

مدن القوافل في شبه الجزيرة العربية وبلاد الشام محطات لتبادل السلع والأفكار والفنون والعادات والتقاليد

الدكتور شوقي شعث*

تتميز شبه الجزيرة العربية بموقع ممتاز، ويمكن وسط بين مناطق مناخية ونباتية في العالم القديم، فهي تقع إلى الغرب من الإقليم الموسمي الغني بإنتاجه الزراعي، وفي الشمال الغربي منها يسود إقليم البحر الأبيض المتوسط الذي تسود فيه زراعات متنوعة تختلف عن تلك التي ينتجها الإقليم الموسمي، هذا ما جعلها تقع على طريق سهل وقصير بين الأقاليم الغنية بالإنتاج الزراعي. وقد جعلها هذا الموقع تلعب دوراً كبيراً في المبادلات التجارية بين بدو الصحراء وما يجلبونه من وبر وجلود ومشتقات ألبان وبين المستقرين من الناس بما ينتجونه من محاصيل زراعية. بهذا توفر لشبه الجزيرة العربية تجارة رابحة بين بلاد الهلال الخصيب (بلاد الشام) وبين الإقليم الموسمي من ناحية وبين جنوب غرب الجزيرة العربية (شبه الجزيرة) وجنوبها ومصر ودول شرق البحر الأبيض المتوسط من ناحية أخرى. ولتسهيل المبادلات التجارية بين المستهلكين والمنتجين، نشأت الطرق والمسالك والدروب الصحراوية لتسلكها التجارة، وهكذا أصبحت المراكز التجارية التي تنطلق منها القوافل محملة بالبضائع من جنوب شبه الجزيرة العربية وغربها إلى شمال شبه الجزيرة عبر مكة ويثرب وغيرها إلى أن تصل سواحل البحر الأبيض المتوسط الشرقية .

(*) استاذ مشارك لمادتي التاريخ القديم والآثار في جامعتي حلب/ سوريا، زمار/ اليمن - سابقاً؛ ومدير آثار ومتاحف المنطقة الشمالية، والأمين الرئيس للمتحف الوطني بحلب سابقاً؛ عضو اتحاد المؤرخين العرب، وعضو اتحاد الكتاب العرب

وكانت هناك قوافل تأتي من موانئ الخليج العربي منطلقاً إلى جنوب شبه الجزيرة وإلى شمالها .

كثرت الطرق التجارية بتعدد المراكز والمدن التجارية⁽¹⁾، ويمكن إجمال أهم الطرق فيما يلي:

(1) الطريق الجنوبية الشمالية وتنطلق من مدينة مأرب مروراً بعدة مدن إلى أن تصل إلى البتراء. وتبدأ هذه الطريق من عدن وتمرّ بمدينة قانا (قنا) في بلاد اليمن وحضرموت ثم تصل إلى مأرب الواقعة على بعد ثمانين ميلاً إلى الشرق من صنعاء، ثم تتابع الطريق سيرها إلى نجران فالطائف ثم مكة ويثرب وخيبر والعلا ومدائن صالح، بعد ذلك تتفرع عنها طريق تتجه إلى تيماء (دوحة المندل) وتتابع الطريق الأساسية حتى تصل البتراء ثم غزة ويتجه منها فرع إلى بلاد الشام وآخر إلى مصر.

(2) والطريق الثانية هي طريق مأرب - جرها، وتنطلق هذه الطريق من مأرب ثم نجران مروراً بقرية الفاو على بعد خمسين كيلومتراً إلى الجنوب من نقطة تقاطع وادي الدواسر مع جبال طويق ومن هناك تتجه إلى الأفلاج واليمامة ثم واحة الهفوف ثم جرها (الجرعاء) على ساحل الخليج العربي.

(3) أما الطريق الثالثة فهي طريق جرها - البتراء، وتبدأ من الجرها ثم الهفوف ثم تتجه إلى الشمال من اليمامة وبعدها تنحرف نحو الشمال الغربي بموازية جبل طويق، وتتجه إلى بريدة ومنها إلى حائل ثم تيماء وأخيراً تصل إلى البتراء.

هناك طرق فرعية أخرى منها: طريق تبدأ من الخليج العربي متجهة إلى الشمال الغربي مروراً بمحاذاة التخوم الشرقية من نجد وتتابع سيرها إلى الشمال نحو العراق أو بلاد الشام، ومنها طريق تنطلق من حضرموت ثم عمان متجهة نحو منطقة اليمامة ثم تصعد إلى الشام أو العراق حيث تلتقي بالطريق الشرقية أو بالطريق الغربية أو بأحد فروعهما⁽²⁾.

يعود التبادل التجاري بين شبه الجزيرة العربية وبلاد ما بين النهرين وبلاد الشام إلى فترة باكرة جداً تعود إلى الألف الثالث قبل الميلاد. فقد عثر على نص ملكي في أكاد يعود إلى عام 2350 ق.م أي إلى عهد سرجون، يفيد بأنه أسس مملكة شملت مناطق تمتد من ميلوخة

(1) محمد مهران بيومي، دراسات في تاريخ العرب القديم، 1993، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ص 133 - 134.

(2) المصدر السابق، ص 134 - 140.

(ميلوكه) إلى جبال الأرز وجبال الفضة على البحر المتوسط. وقد قامت في هذه المنطقة مراكز تجارية مزدهرة منها: ملوكة، ماغان، دلمون، ماري، أيارموتي وإبلا، لقد أظهرت الاكتشافات الأثرية الحديثة في إبلا دلائل أثرية وكتابية تشير إلى روابط تجارية وثيقة بين دلمون وشمال بلاد الشام في العصر البرونزي الباكر⁽³⁾.

أما في جنوب الجزيرة العربية فقد كانت هناك حضارة راسخة ومزدهرة شواهدا واضحة منذ مطلع الألف الأول قبل الميلاد. فهناك شواهد أثرية ظهرت في بيهان وحضرموت وغيرها من المواقع،⁽⁴⁾ ففي هذه الفترة كانت تقوم بالمنطقة الجنوبية الغربية من شبه الجزيرة العربية عدة ممالك لا يزال التاريخ يذكرها، هذه الممالك ظلت قوية حية حتى نهاية الألف الأول قبل الميلاد وكان اقتصادها المزدهر يعتمد اعتماداً كبيراً على تجارة البخور،⁽⁵⁾ هذه المادة العطرية التي كانت تنتج بجنوب شبه الجزيرة العربية، وكانت هذه المادة مطلوبة بإلحاح نظراً لرواجها في كل البلاد المجاورة لبلاد ما بين النهرين وبلاد الشام وفي بلاد أبعد من ذلك مثل أوروبا، فهي، أي مادة البخور، ضرورية لإقامة الشعائر الدينية والطقوس الجنائزية داخل المعابد وخارجها وكذلك هي ضرورية لمراسم الزواج وغيرها إضافة إلى التطيب بها. وإلى جانب تجارة البخور أصبح جنوب شبه الجزيرة العربية مركزاً هاماً للتوزيع خاصة توزيع البضائع الثمينة القادمة من الهند وأفريقيا مثل التوابل والعاج التي تصل عن طريق البحر إلى موانئ عدن وقانا⁽⁶⁾ بالقرب من بئر علي وغيرها من الموانئ حيث كانت تنقل تلك البضائع بواسطة القوافل البرية مع البخور العربي إلى الشمال على ظهور الجمال التي استخدمت للتنقل منذ مطلع القرن العاشر قبل الميلاد أو بعد ذلك بقليل.

كانت هذه الطرق الصحراوية، كما تحدثنا سابقاً، المتجهة إلى الشمال قديمة من أقدمها الطريق الممتدة من تمنع عاصمة قتيان إلى ميخا (ميكا) فديدان فمهدزيان (مغائر شعيب) قالعبة فالبتراء. وبعد البتراء تقسم الطريق إلى قسمين أحدهما يتجه إلى غزة والآخر يذهب إلى تدمر. وأثناء حكم الإمبراطور الروماني تراجان تفرّع من هذه الطريق فرّع ثالث يتجه من البتراء إلى عمان (فيلاذلفيا) فبصرى وأخيراً تدمر. تستغرق الرحلة من تمنع إلى غزة نحو

(3) Stieglitz - Ebla and Dilmun pp. 44 - 45

(4) DOE p. 50

(5) البخور: يؤخذ من نبتة في جبال جنوب وجنوب شرق شبه الجزيرة العربية، وكانت سبب ثراء الجزيرة العربية، نظراً لطلب هذه المادة في المعابد والكنائس في أوروبا وغيرها من البلاد.

(6) قامت بعثة أثرية سوفيتية بتنقيبات أثرية في قانا (قنا) وقد أظهرت تلك التنقيبات أن قانا كانت مركزاً تجارياً يتبادل الناس فيها السلع الواردة من غزة وغيرها من مدن الشمال.

خمسة وستين يوماً، وكان على صاحب القافلة أن يدفع مكافآت من أجل الماء والعشب للعلف وأجور الإيواء وضرائب مرور إلى جانب مكوس أخرى. ولقد كانت البتراء وغزّة وتدمر مراكز هامة للتجارة بعد رحلة طويلة، بعد ذلك يتم إرسال البضائع من ميناء غزّة وغيرها من موانئ البحر المتوسط بواسطة السفن إلى شمال البحر المتوسط.

كانت رقابة طرق القوافل وحمايتها على درجة كبيرة من الأهمية بسبب الأرباح الكبيرة التي يجلبها أصحاب القوافل، فكان على أصحابها دفع مكوس وتقديم هدايا كثيرة للقبائل والمناطق التي يمرون بها أي التي تمرّ القوافل بها. لقد كانت هناك عدة مراكز لجمع الضرائب عند مداخل الأودية مثل وادي عماقي ووادي جروان (يردان) وغيرها، حيث كان الرهبان والقساوسة يتولّون هذا الأمر ويسيطرون عليه، فكانت تدفع إلى ملك كل مدينة وأعوانه رسوم وكذلك إلى حراس مداخل المدينة والموظفين الآخرين كالذين يقومون بخزن البضائع وحراستها. إن تجارة البخور كانت ترتبط عموماً في أذهان سكان العالم القديم في حوض البحر المتوسط بالعرب حيث أنهم هم الذين يحملون أصنافه إلى شواطئ المتوسط⁽⁷⁾، كذلك إن أهمية هذه التجارة وعلاقتها بازدهار حياة العرب أوجب عليهم إيجاد القوانين المنظمة لحماية تلك التجارة من العبث والتخريب والتهريب. إضافة إلى ذلك فقد عمد العرب إلى تطبيق التعاليم الدينية لضمان حماية تلك التجارة، كما حرصوا على أسرار تلك التجارة المربحة وأحاطوها بالأساطير. كما أن ارتباط البخور بالطقوس الدينية في معابد الإمبراطورية الرومانية ساعد على نموّ تلك التجارة وعلى بيعها بأثمان مرتفعة.

من ناحية أخرى نشط التجار اليونانيون في تأسيس روابط تجارية بين خليج عدن وموانئ البحر الأبيض المتوسط مثل صور وانطاكيا وغزّة. ويظهر أن التجار اليونانيين قاموا بإنشاء مستعمرات لهم في أثيوبيا على البحر الأحمر، وعليه ليس من الصعب أن نتصور سير البضائع من جنوب الجزيرة العربية التي تنتج هناك أو تلك البضائع التي تمرّ بها آتية من الهند وما ولاها.

يذكر المؤرخ اليوناني هيروdotس في تاريخه بما يختص بجنوب الجزيرة العربية بأنه القطر الوحيد الذي ينتج البخور والمرّ والكاسيا والقرفة واللبان ويقدم وصفاً للأشجار التي تحمل البخور التي كانت تحرسها أفاعٍ مجنّحة صغيرة الحجم ومتعددة الألوان.⁽⁸⁾

(7) محمد عبد القادر بافقيه، تاريخ اليمن القديم، بيروت 1985، ص 171.

(8) لا شك أن الأمر لا يعدو كونه خرافة لإخافة الناس وترويعهم حتى لا يأتوا إلى مزارع البخور.

لقد ظلَّ احتكار البضائع المنتجة محلياً والمستوردة من الهند ومن الشرق الأقصى في أيدي العرب من تجار شبه الجزيرة العربية حتى مطلع العصور الميلادية حين عرف اليونان والرومان سرَّ الرياح الموسمية مما أدى إلى فتح طرق جديدة عبر المحيط الهندي (بحر العرب). لقد كتب المؤلفون اليونان والرومان كثيراً عن العلاقات التجارية بين جنوب شبه الجزيرة العربية والخليج وبينهم. فقد تحدّثوا عن المراكز الهامة من مراكز التجارة، أمثال جرّها (الجرعاء) وتسمّى اليوم العقير وتقع في الجانب الشرقي من شبه الجزيرة العربية. فقد تحدّث إيراتوسين (Eratosthenes) عن تجار مدينة جرّها الذين كانوا يحملون توابل وبخور جنوب الجزيرة العربية عبر الطريق الصحراوية إلى بلاد ما بين النهرين. وتحدّث سترابو (Strabo) ناقلاً عن أرثيمودوروس (Arthemidorus) قائلاً: لقد أصبح تجار الجرعاء وأهلها من أغنى القبائل يملكون كثيراً من الذهب والفضة والحجارة الثمينة⁽⁹⁾. في الوقت نفسه يتحدث بوليبيوس (Polybius) عن حملة قام بها الملك السلوقي أنطيوخوس الثالث ضد الجرعاء وكيف أنه أُنتي عنها بسبب ما قدمه أهلها من هدايا له تضم الفضة والحجارة الثمينة.

ومن المراكز الهامة الأخرى هناك مركز تاج الذي عثر فيه على عدد من النقوش السبئية عثرت عليها البعثة الدنماركية الأثرية، تتحدث تلك النقوش فيما تتحدث عن القوافل التجارية التي كانت تأتي حاملة البخور من حضرموت إلى تاج. وقد أكدت التحريات الأثرية التي قام بها ديكسون (Dickson) عام 1948، وماندفيل (Mandville) عام 1963 ولاب (Lapp) عام 1963، وبار (Parr) عام 1964 أن مدينة تاج كانت من أهم مدن القوافل بالمنطقة.

وقد كتب أحد التجار المبكرين كتاباً سمّاه الطواف حول البحر الإريتري (The Erythrean of Periplus) زوّده بمعلومات مفصلة حول مدن القوافل العربية الساحلية على طول الطريق من الهند، من أهمها الموانئ التالية مبنياً صادراتها ووارداتها الرئيسية في نهاية القرن الأول قبل الميلاد أو بداية القرون الميلادية.

موزا (موخا)

الواردات: القماش الأرجواني والنسيج والزعفران والموسلين والبطانيات والمراهم المختلفة. الصادرات: المرّ وحجر الأكباستر.

Bibby, Looking for Dilmun, p. 295 (9)

قنا (قانا، كانا)

كانت لها علاقات تجارية مع مدن سواحل البحر المتوسط ومصر فكانت تستورد القمح والنبيد والقماش والنحاس والقصدير. وتصدر البخور والألباستر.

جزيرة سوقطرة

تستورد الأرز والقمح والقماش والنساء والعييد. وتصدر الأصداق والزئبق

ظفار

تستورد القماش والقمح وزيت السمسم، وتصدر البخور.⁽¹⁰⁾

كانت مدينة غزة من أكثر المراكز التجارية أهمية في تلك الفترة. فقد كانت هامة جداً لتجارة جنوب الجزيرة العربية نظراً لموقعها على شاطئ البحر الأبيض المتوسط إذ أنها لعبت دوراً بارزاً في نشاطات ذلك البحر التجارية حيث كانت مركزاً من مراكز التوزيع الأساسية بين الشمال والجنوب والشرق والغرب. فعلى الطريق الساحلي القديم كانت غزة آخر مدينة قبل أن يدخل الطريق الصحراوي إلى مصر، وأول مدينة تصل إليها القوافل في نهاية رحلتها بالطريق الصحراوي باتجاه الشمال قادماً من مصر. وفي الوقت نفسه فإنها تعدّ نهاية طريق القوافل القادم من البتراء عبر بئر السبع. وقد كان مينائها يؤمن مواصلات سهلة ومنظمة مع موانئ البحر الأبيض المتوسط. ولقد غدت غزة واحدة من أكثر الموانئ البحرية ثراءً في الإمبراطورية الرومانية في عهد أوليوس غابينوس (Gabinus Aluls)، الذي أصبح حاكماً على سوريا في العهد الروماني بعد عام 57 ق.م والذي يقال أنه أعاد بناء المدينة. فكانت البضائع التي تصلها بواسطة القوافل من الشرق تشحن من مينائها على السفن إلى بلدان البحر الأبيض المتوسط، كما كانت ترسل النبيذ الفلسطيني المشهور إلى الأسواق في المنطقة ومنها الأسواق العربية الجنوبية. فقد وجدت البعثة الروسية التي كانت تنقّب في قنا (قانا) إناء من الأواني المعروفة باسم أنية غزة أو جرار غزة التي كانت تصدر فيها الزيوت والخمور. كما استوردت جنوب شبه الجزيرة العربية من غزة وبلاد الشام بضائع متنوعة كثيرة، فقد كان الحرير والمنسوجات من غزة ودمشق والحنة من عسقلان والزجاج من صيدا وصور والزيت والنبيد من غزة ومن المدن الفلسطينية الأخرى.⁽¹¹⁾

Doe, p. 50 (10)

(11) مصطفى دباغ : بلادنا فلسطين، 1/425.

إلى جانب العلاقات التجارية كانت هناك علاقات حضارية زراعية. فقد نقلت كثير من الزراعات الجديدة إلى شبه الجزيرة العربية عن طريق التجارة والتجّار مثل التفاح والشمش والموز والعنب والحمضيات وغيرها من بلاد الشام.⁽¹²⁾

لم تقتصر العلاقات بين جنوب شبه الجزيرة العربية وغزّة على المبادلات التجارية والزراعية بل امتدت إلى العلاقات الاجتماعية والثقافية. فيحدثنا التاريخ عن زيجات تمت بين أهل غزّة وأهل جنوب شبه الجزيرة العربية خاصة اليمن. فقد ورد ذكر غزّة عدّة مرات في النقوش المعينية منذ القرن الخامس حتى القرن الأول قبل الميلاد حيث بنى المعينيون برجاً في مدينتهم للرب عثار بسبب ما كسبوه من تجارتهم مع غزّة ومصر. وهناك نصوص معينية أخرى تشير إلى أن عدداً من النسوة من غزّة جنن إلى معين كزوجات للتجّار المعينين، وهذا يشير بكل تأكيد إلى علاقات اجتماعية بين غزّة ومعين.⁽¹³⁾

إن ازدهار وغنى بلاد شبه الجزيرة العربية بسبب تجارة البخور والمواد الأخرى كالمرّ واللّبان والكندر⁽¹⁴⁾ أثار طمع كثير من جيران العرب فيهم. فقد حاول البطالمة الاستفادة من تلك التجارة لكنهم لم يفلحوا تماماً على الرغم من نجاحهم في إنشاء الموانئ على ساحل البحر الأحمر الغربي والشرقي واختلطوا ببعض الجاليات لمنافسة العرب الجنوبيين في تجارتهم. كما طمع الرومان عند احتلالهم مصر في تجارة الجزيرة العربية، فقاموا بحملة للسيطرة على الطرق التجارية وبالتالي احتلال بلاد البخور. فقاموا عام 24 ق.م بحملة بقيادة إليوس جاليوس، إلا أن سوء تقدير الرومان للمخاطر واستهانتهم بطبيعة بلاد العرب القاسية وعدم تحمّل العطش والحرارة قاد إلى فشل الحملة. وتردّد بعض كتب التاريخ أن الحملة استعانت بالوزير النبطي صالح (سيلوس) كدليل للحملة إلا أنه قادها إلى المناطق الوعرة مما أدى بهم إلى الهلاك فاتهم بالخيانة وأعدم. وكان على رأس الداعين لإعدامه مؤرخ الحملة سترابو الذي رافق الحملة.⁽¹⁵⁾ وكان الأحباش من الطامعين في بلاد اليمن أيضاً واتفقوا مع الرومان على احتلال بلاد اليمن إلا أن الحملة فشلت كما رأينا وظلّت علاقة الأحباش متذبذبة مع العرب باليمن حتى استطاعوا فيما بعد اغتصاب اليمن بعد أن أصبحت الحبشة مسيحية وأخذ الإسلام ينتشر في شبه الجزيرة العربية.⁽¹⁶⁾

(12) سكيك: 4، دباغ 644/1.

(13) محمود الغول: المؤتمر الثالث لتاريخ بلاد الشام، المجلد الثالث.

(14) الكندر: نوع من أنواع البخور.

(15) بيومي، ص 310.

(16) المصدر السابق، ص 215.

في تلك الفترة أصبحت مكة ملتقى القوافل بين الجنوب والشمال وبين الشرق والغرب، وكانت ضرورية لمن يحمل تجارة اليمن إلى الشام وبالعكس. وكانت مفتوحة لكل القبائل فكانت مكان عبادة وتجارة. خاصة عندما أصبحت الطريق التجارية البرية عبر تهامة والحجاز هي الطريق الوحيد المفتوح أما التجارة حيث حظيت مكة منذ منتصف القرن الخامس الميلادي بمكانة ممتازة بين عرب الشمال وبين طرفي النزاع: العرب والروم البيزنطيين. في حينه قبل الطرفان بوساطة مكة بينهما تجارياً فهي محايدة إلى حد كبير، وهي بعيدة ويصعب الوصول إليها من ناحية أخرى، وهي مدينة مقدسة عند العرب. لذلك كله أصبحت مؤهلة لأن تلعب دوراً بارزاً في التجارة الدولية، فقد تجمعت فيها القبائل الآتية من المدن العربية الجنوبية متجهة إلى الشام أو القادمة من الشام إلى اليمن. فما أن دخل القرن السادس الميلادي حتى أصبحت⁽¹⁷⁾ تحتكر التجارة في بلاد العرب فضلاً عن السيطرة على طريق القوافل التجارية التي تربط اليمن بالشام من ناحية وبالطرق الأخرى من ناحية أخرى. لقد تحدث القرآن الكريم عن رحلات أهل مكة التجارية هذه في تلك الفترة بقوله "إيلاف قريش إيلافهم رحلة الشتاء والصيف فليعبدوا رب هذا البيت الذي أطعمهم من جوع وآمنهم من خوف". لقد كانت قوافل مكة التي تضم آلاف الإبل أشبه بالحمالات التي يقوم على حراستها جيش خاص كان أغلبه من الأحباش. فكانت مكة أشبه بمصرف كبير ولم تكن القوافل التجارية ملكاً لرجل واحد بل كانت لمجموعة أسر غنية مثل آل هاشم وأمية ومخزوم ونوفل. وتحدثنا كتب التاريخ أن القافلة الواحدة بلغت ألف بعير وربما ألفين وخمسمائة بعير في بعض الأحيان.⁽¹⁸⁾

هناك مدينة حجازية أخرى ذكرت في الكتابات المعينية قبل الإسلام وربما ذلك في إشارة لوجود جالية معينية تجارية فيها، خلفتها جالية سبئية بعد أن ورث السبئيون دولة معين باليمن ومستعمراتها في شمال غرب شبه الجزيرة العربية، تلك المدينة هي يثرب فتشير إليها النصوص القديمة في القرن السادس قبل الميلاد حيث يحدثنا نصٌ عثر عليه في حران عام 1956 عن أعمال الملك البابلي نابونيد (555 - 539 ق.م) فيذكر أن ذلك الملك المثقف الذي اشتهر بحبه للآثار والعاديات قام بحملة في العام الثالث من حكمه إلى شمال غرب الجزيرة العربية رغبة في السيطرة على الطريق التجارية البرية بين بلاد الشام وجنوب بلاد العرب، ويذكر أنه احتل في تلك الحملة تيماء وديدان وخيبر ويثرب (تريبو). وبعد هذه الحملة استقر

(17) المصدر السابق، ص 416.

(18) المصدر السابق

نابونيد⁽¹⁹⁾ في تيماء لمدة عشرة أعوام تاركاً عاصمته بابل ولم يعد إليها إلا بعد عشرة أعوام حين هدها الفرس الأخمينيون فعاد معه نفر كثير من الكلدانيين (البابليون الجدد) الذين كانوا نزحوا منها في السابق.⁽²⁰⁾

ومن مدن القوافل الأخرى غير تلك التي أتينا على ذكرها مدن البتراء وبصرى وتدمر ودور أوروبوس (صالحية الفرات) وغيرها.

وكان أمثال تلك المدن قد قامت بتشجيع الدول الكبرى في عصرها لمساعدتها على تأديب القبائل المزعجة لها، فكانت هذه المدن أشبه بدول حاضرة. ومما ساعد على قيام تلك المدن كونها واقعة على طرق التجارة الدولية، ومن هذه الدول كانت دولة الأنباط وعاصمتها البتراء. قامت هذه المدينة حوالي القرن الخامس قبل الميلاد على يد الأنباط العرب وقد تمكنت البتراء عاصمة الأنباط من تكوين حضارة عربية في لغتها، أرامية في كتابتها، سامية في ديانتها متأثرة بالفنون اليونانية في فنّها وعمارته.⁽²¹⁾ وقد وصلت هذه المملكة أوج مجدها زمن ملكها الحارث الرابع (9 ق.م - 40 ق.م).

وعلى الرغم من أن منطقة البتراء كانت قليلة الموارد إلا أن موقعها الهام على طريق القوافل عوضها عن قلة الموارد تلك، وأصبحت منافسة لمصر في طرق التجارة البحرية في البحر الأحمر أيام البطالمة. وقد حاول انتيفونس Antigonus أحد خلفاء الإسكندر المقدوني عام 314 ق.م استمالتهم إلى جانبه في صراعه مع سلوقس الأول، إلا أن محاولته تلك باءت بالفشل حيث فشلت الحملة التي أرسلها للبتراء. وحاول تكرار المحاولة إلا أن نصيبها كان الفشل كنصيب الحملة الأولى، وعاد أدراجة قانعاً بما قدمه له الأنباط من هدايا.

بدأت العلاقات بين البطالمة والأنباط تتدهور في الفترة ما بين 284 - 246 ق.م بسبب رغبة بطليموس الثاني في احتكار التجارة البحرية والسيطرة على البحر الأحمر. فقد أرسل بطليموس أحد رجاله واسمه "أرستون" لمحاولة وضع موطي قدم للمصريين البطالمة في الساحل الشرقي للبحر الأحمر وإنشاء موانئ لهم لتصريف البضائع المصرية كالمنسوجات

(19) المصدر السابق ، ص 430 - 431.

(20) ربما عمد الملك للإقامة في تيماء لتنشيط التجارة في مملكته التي انحسرت فيها الموارد الاقتصادية.

(21) محمد مهران بيومي: دراسات في تاريخ الشرق القديم، 1993، ص 493. كان الأنباط في بداية أمرهم قبائل بدوية تعيش في الصحراء الواقعة إلى شرق الأردن، واستمروا رحلاً يعيشون في الخيام حتى القرن الرابع قبل الميلاد، ولا يهتمون بالزراعة. إلا أنهم في القرن الثالث قبل الميلاد أخذوا في الاستقرار وعملوا في الزراعة والتجارة. وفي أواخر القرن الثاني قبل الميلاد أصبحوا مجتمعاً منظماً ذو حضارة متقدمة متطورة ومترفة.

والزيوت والأواني الزجاجية والأسلحة وغيرها، واستيراد العطور والبهارات والبخور والمرّ والقرفة والعاج والأرز والأصداف واللآلئ والأصباغ والقطن والحرير من الصومال وبلاد العربية الجنوبية والهند. وقد سعى في الوقت نفسه إلى تحسين العلاقات مع الدول العربية في شبه الجزيرة العربية خاصة مع "ديدان" الواقعة على طريق القوافل وربطها بميناء جديد على البحر الأحمر. وقد أدى هذا العمل إلى تحويل تجارة البخور⁽²²⁾ عن طريقها القديم الذي يمرّ ببلاد الأنباط إلى الطريق الجديد لتتنقل عبر المراكب إلى مصر مما أدى إلى تنشيط التجارة بين مصر وبلاد العرب. وقد حفلت هذه الفترة بالصراعات بين البطالمة والسلوقيين من جهة وبينهم وبين مراكز القوى المحلية من جهة ثانية، فكان الرومان قد ظهروا على مسرح الأحداث كقوة جديدة ومنافستهم الدول الفارسية البارثية⁽²³⁾.

استغل الأنباط الموقع الجغرافي الذي استوطنوا فيه حيث كان على درجة كبيرة من الأهمية لمرور التجارة الدولية بين العربية الجنوبية وبين بلاد الشام وموانئه ومصر. ولقد عمل الأنباط في بداية أمرهم حماة لتلك التجارة مقابل مكافآت يدفعها إليهم أصحاب تلك التجارة، ولكنهم فيما بعد تعلّموا الأساليب التجارية فانتقلوا من وضع الحامي للتجارة إلى وضع التاجر صاحب القافلة أو البضائع المتاجر فيها، فانتقلوا بذلك من حالة الوساطة والتنقل إلى المتاجرة بأنفسهم⁽²⁴⁾ فدرّ ذلك عليهم أرباحاً طائلة ارتدت تلك الأرباح على حياتهم الاقتصادية والسياسية. وبسبب هذا الوضع ذهب بعض الباحثين إلى القول "إن التجارة كانت عصب الكيان البشري النبطي وهذا مما جعل الباحثين يسعون إلى تفسير كل شيء في حياة الأنباط على ضوء التجارة"⁽²⁵⁾.

من مميّزات البتراء أنها كانت عقدة مواصلات، فقد كانت تلتقي فيها الطرق التجارية القادمة من اليمن وجنوب شبه الجزيرة العربية، وتلك القادمة من الخليج وخاصة من مدينة جرها / جعاء (العقير)⁽²⁶⁾ وكانت لهم على طول طرقهم التجارية محطات يتخذونها كمراكز للاستراحة والمتاجرة أو للخرن. ومن أهم تلك المحطات ميناء غزّة، فقد كان هذا الميناء محطة محبّبة للأنباط لقربه من بلادهم وكان ميناء لكل العرب تاريخياً. فقد كانت ترفأ إليه بضائعهم، ناهيك عن أنه كان واسطة للمبادلات التجارية بينهم أي الأنباط وبين دول البحر الأبيض

(22) المصدر السابق ، ص 505 – 506.

(23) المصدر السابق ، ص 514.

(24) جواد علي: المفصل في تاريخ العرب ، ص 5.

(25) إحسان عباس ، تاريخ الأنباط ، ص 108.

(26) المفصل في تاريخ العرب ، ص 20.

المتوسط. وعلى طول الطريق بين البتراء وغزة قامت محطات تجارية صغيرة مثل عيبزده والخلصة وسببطة، وكلها في جنوب فلسطين،⁽²⁷⁾ كذلك أقام الأنباط عدة محطات منها بصرى على سبيل المثال⁽²⁸⁾.

وعندما نشطت التجارة النبطية وفتحت طرق جديدة كان لابد من حماية تلك الطرق والقوافل التي تمرّ منها. لذا سعى الأنباط إلى السيطرة على الطرق التي تمرّ عليها تجارتهم حتى لا تكون تحت رحمة أمزجة شيوخ القبائل أو حكام المدن،⁽²⁹⁾ لأنهم كانوا يفرضون الضرائب الباهظة على التجارة التي كانت تمر بأراضيهم،⁽³⁰⁾ ولكي تصبح تلك المناطق مؤنسة عمدوا إلى إعمارها بالسكن والزراعة. وتؤكد الدراسات الحديثة هذا الرأي، فقد وجدت آثار عمرانية ونقود وكتابات في كثير من المواقع في جنوب فلسطين،⁽³¹⁾ وأغلب الظن أن هذا مرتبط بازدهار التجارة النبطية في الفترة ما بين القرن الثالث قبل الميلاد ونهاية القرن الأول الميلادي، وبأهمية الطريق التجاري الممتد من البتراء إلى غزة.⁽³²⁾ ونجد الأمر نفسه في جنوب سوريا في وقت معاصر تقريباً. فعلى الرغم من أن البعض لا يذهب هذا المذهب على حدّ قول الدكتور إحسان عباس.⁽³³⁾ إلا أن لدينا وثيقة تعرف ببردية "زينون" يعود تاريخها إلى نحو عام 259 ق.م. تتحدث عن ازدهار تلك المراكز التجارية وعن قيام زراعة الكرمة التي كانت تقوم عليها صناعة الخمر. وبذلك أصبحت المنطقة إي جنوب سوريا الحالية حمى للرب ذو الشرى (Dusares) رب الخمر الذي أصبح يقرن بالرب ديونيسيوس. ويبدو أن مدينة السويداء السورية سميت "ديونيسيان" (Dionysian) نسبة إليه،⁽³⁴⁾ وبهذا يتأيد النفوذ النبطي في السويداء. وكانت تقوم في السويداء وبصرى وأذرعاء (درعا) حفلات كبيرة لدوزارس يطلقون عليها اسم (Dusaria Actia)⁽³⁵⁾.

يمكن القول إن المناطق الرئيسية التي استوطنها الأنباط قد امتد نفوذهم إليها حفاظاً على مصالحهم التجارية وتقديراً لقدراتهم الاقتصادية. فقد وصل النفوذ النبطي إلى حيث وصلت

(27) بلادنا فلسطين، 1/ ص 646.

(28) تاريخ الأنباط، ص 83-84.

(29) المصدر السابق، ص 76.

(30) جواد علي، تاريخ العرب قبل الإسلام، ص 5.

(31) تاريخ الأنباط، ص 76.

(32) المصدر السابق، ص 78.

(33) المصدر السابق، ص 79.

(34) المصدر السابق، ص 80.

(35) ((دوسو: العرب في سورية قبل الإسلام (الترجمة العربية)، ص 8.

تجارتهم ووصلت مصالحهم الاقتصادية. فقد وصل نفوذهم إلى منطقة جنوب فلسطين (النقب) وهناك أقاموا عدة مراكز مثل عبده وكرنب والخلصة وغيرها، كما وصل نفوذهم إلى جنوب سورية إلى بصرى وسيع والسويداء وغيرها. وتعتبر هذه المراكز من أهم المراكز النبطية نظراً لوجود البقايا المعمارية كالمباني المدنية والدينية خصوصاً في بصرى، وكذلك في الأردن إلى الشرق من النهر كانت لهم مراكز كثيرة منها جبل التنور وديدان ووادي رم وذات رأس وخربة المشيرفة وخربة براد وغيرها.⁽³⁶⁾

حاول الأنباط المحافظة على الازدهار التجاري الذي حققوه إلا أن ذلك الازدهار كان سبباً مهماً في بروز المتاعب للدولة النبطية وحسدها وبغضها من قبل جيرانها. فكانت عبر تاريخها في خصام مع السلوقيين في سوريا والبطالمة في مصر وفيما بعد مع الرومان الذين كانوا من أشد المنافسين لها في تجارتهم. وكان الرومان يحاولون دائماً تضيق الخناق عليها وصولاً إلى القضاء عليها، وعلى الرغم من أن الأنباط حاولوا جاهدين ربط مصالح الآخرين بمصالحهم تخفيفاً لتلك المصاعب التي كانوا يواجهونها إلا أن ذلك لم يدم طويلاً. فلقد حاول البطالمة، كما مر معنا، السيطرة على الطرق البحرية وبناء الأساطيل التجارية المنافسة للأنباط،⁽³⁷⁾ وحاول بعدهم الرومان السيطرة على طرق التجارة النبطية والوصول إلى مراكزها الأساسية. فقد حاول الرومان في عهد عبادة الثالث (عبيدة) النبطي 9 - 28 ق.م. إلا أنهم فشلوا⁽³⁸⁾، وفي عهد أغسطس الروماني قاموا بحملة حربية على بلاد العرب للسيطرة على التجارة النبطية مستعينين بوزير نبطي اسمه صالح (سيلوس) قيل إنه أضلهم ففشلت الحملة فأعدموه على نحو ما مر معنا سابقاً،⁽³⁹⁾ إلا أن العامل الأهم الذي قضى على التجارة النبطية وبالتالي على مدينة القوافل البتراء، هو تحول طرق التجارة الدولية عن بلادهم خاصة عن مدينة البتراء، وتبدل وسائل النقل والمواصلات، وربما هذا ما دفع "رب إيل" آخر ملك نبطي إلى الانتقال من البتراء إلى بصرى ليتخذها عاصمة جديدة له بسبب تحول طرق التجارة الدولية. فلقد تحولت التجارة من موانئ البحر الأحمر الشرقية إلى الموانئ الغربية بتدبير من الرومان على أغلب الظن، كما تحولت الطرق (طرق القوافل) شرقاً لتمر في بصرى ومنها إلى دمشق فحمص فحلب وموانئ البحر الأبيض المتوسط. ومع أن الأنباط ظل لهم دور في هذه التجارة إلا أنه كان دوراً بسيطاً ما لبث أن تلاشى نهائياً. ولهذا ورثت كل من بصرى

(36) تاريخ الأنباط ، ص 85.

(37) مصطفى الدباغ: 1/ 141.

(38) إبراهيم سكيك ، ص 142.

(39) مصطفى الدباغ ، ص 639.

وتدمر والبتراء مهمة القيام بالدور المتميز الذي كانت تلعبه الأخيرة، وأصبحت المراكز التجارية في شبه الجزيرة العربية مثل جرها (الجرعاء) ترسل بضائعها إلى بصرى لتحوّل طرق التجارة الدولية إليها.

وهكذا أخذت البتراء تتراجع تدريجياً بعد أن تحولت طرق التجارة عنها، إلى أن طواها التاريخ وظلّت منسية فترة طويلة من الزمن إلى أن اكتشفها الرحالة بيركهارت وقدمها للعالم. ومنذ ذلك الوقت والعالم يكتشف الجديد عن حضارة وفنون البتراء التي كانت محصلة التبادل التجاري والتلاقح الفكري.

ومن مدن القوافل الأخرى في بلاد الشام مدينة بصرى الشام وهي واحدة من بين المستوطنات القائمة في منطقة حوران بجنوب سوريا اليوم. واكتسبت مدينة بصرى أهمية خاصة في القرن الأول الميلادي خصوصاً عندما تحولت طرق التجارة الدولية شرقاً عن البتراء لتمرّ في بصرى، مما دفع الأنباط إلى نقل عاصمتهم من البتراء إليها. وازدادت أهمية المدينة عندما أعاد الرومان تقسيم المنطقة العربية وجعلوها عاصمه للمقاطعة العربية بعد عام 106م وهو العام الذي احتلوا فيه البتراء. ومما زاد في أهميتها أنها كانت المدينة الوحيدة في المنطقة التي كان يحكمها أحد القساوسة في بداية الفترة المسيحية. لقد حملت هذه المدينة لأمح يونانية تعود إلى العهد السلوقي وحملت أيضاً ملامح نبطية ورومانية، ولا تزال تلك الملامح موثقة فيما بقي في المدينة من أثار نبطية ورومانية. ففيها اليوم بقايا الأعمدة في الشوارع المستقيم، وفيها بقايا أقواس النصر والمعابد والحمّامات والمسارح والأسواق والمستودعات، وفيها من العهد المسيحي الأبنية الدينية مثل الكاتدرائيات. ويجب أن لا يغيب عن أذهاننا أن بصرى استحوذت في العصر الإسلامي على أهمية خاصة حيث يوجد فيها اليوم تسع منشآت أثرية إسلامية تشهد على ازدهار المدينة عبر تطوّرها التاريخي وهي منتشرة على المساحة التي تشغلها المدينة القديمة⁽⁴⁰⁾.

إن وقوع بصرى على أطراف أراض زراعية تجاورها السهوب جعل السكان يهتمون بالاقتصاد الزراعي والرعوي، وعليه فإن عدداً من القرى الزراعية في المنطقة بدأت وجودها في العصر الروماني وهي لا تزال إلى اليوم تسوّق حبوبها ومنتجاتها في مدينة بصرى. فمدينة بصرى لم يقدّم تطورها في العصر الهلنستي بل قام على يد الأنباط العرب، وما يميز ذلك التطور من مستوطنة آرامية إلى مدينة رومانية أنها كانت مدينة عربية ولم تكن مدينة

(40) ميخائيل مينكه ورياض المقداد، بصرى الإسلامية، دليل مختصر، معهد الآثار الألماني، دمشق، 1990، ص 6.

إغريقية. وما يلفت النظر في هذه المنطقة هو وجود الماء بشكل دائم في بُصرى التي تعتبر قليلة الأمطار نسبياً. ولعل ذلك الماء قادم من عدة ينابيع دائمة الجريان تقع بالقرب من وادي الزيدي. وخلال القرن الأول قبل الميلاد كان الأنباط قد تركّزوا ليس في بصرى فحسب وإنما في السفوح الجنوبية الغربية من جبل حوران. هذا وكانت البضائع التي تأتي من الخليج العربي وجنوب شبه الجزيرة العربية تتجمع في الجوف ومن ثم تحمل إلى الشمال عبر وادي سرحان. ولما كانت بُصرى تقع بين دمشق وواحة الأزرق وحيث أن مصادر المياه متوفرة للقوافل فقد عدّت نقطة مرور طبيعية على محور الجوف - دمشق.⁽⁴¹⁾

ظلت التجارة العربية تبعث الحياة في مدينة بُصرى. فقد ذُكر أن قوافل قریش كانت تأتي إلى مدينة بُصرى حاملة معها بضائع جنوب شبه الجزيرة العربية والحجاز وكانت تعود ببضائع الشام إلى الحجاز وغيرها من بلدان شبه الجزيرة العربية الجنوبية. وقد تحدث التاريخ عن قوافل العرب التي تأتي إلى بُصرى، فقد قيل أن النبي محمد (صلعم)، قبل البعثة، قد أتى بصرى مع إحدى القوافل، وعندما رآه الراهب بحيرا، أحد رهبان المدينة، تنبأ بأنه سيكون له شأن عظيم وقد كان رسول الله. وتحدث القرآن عن رحلتين لقریش إلى بلاد الشام ومنها لبصرى: رحلة في الشتاء ورحلة في الصيف.

والخلاصة أن مدينة بُصرى كانت سوقاً هامة لتبادل السلع المحلية و السلع التجارية الدولية، كما كانت نقطة عبور تجارية هامة. فقد ساعدت الطريق التي شقّها الرومان عبر المنطقة البركانية باللجأة على ربط المدينة بشبكة الطرق الداخلية والساحلية، فساعدت بالتالي على ربطها بمصادر البضائع وأسواقها التي تباع فيها، كما ربطتها الطريق البرية ببلاد ما بين النهرين والخليج العربي والبحر الأحمر والبحر المتوسط. وكانت البضائع القادمة من الخليج العربي واليمن غالباً ما تتألف من البضائع الغالية الثمن كالتوابل والعطور والبخور والمعادن الثمينة والأنسجة، وكانت حماية هذه التجارة من مهام الفيلق المقيم في بُصرى. وكعادة الأنباط، أقاموا مراكز للحراسة بعيداً نحو الجنوب في الجوف ومدائن صالح، كما جاء التجار من المدن الساحلية لشراء الذهب والحجارة الكريمة والبخور. ومن بين البضائع المحلية التي كانت تصدر: النبيذ من حقول الكرمة في جبل حوران، والذرة والتبن والملح من منطقة الأزرق والمناطق المجاورة، هذا إلى جانب المنتجات البدوية كالجلود والصوف. وفي العصر الروماني كانت بصرى تزود القوافل التجارية بالماء والمؤن وتساعد في عملية تسويق وتخزين وتوزيع تلك الخدمات التي كانت لها ما يماثلها زمن الأنباط.

(41) ميلر دورس: بصرى في بلاد العرب مدينة نبطية ورومانية في الشرق الأدنى، بحث نشر في السلسلة الدولية BAR ضمن معالم العمران الروماني تحت عنوان "مقالات حول المدينة الكلاسيكية" بإشراف رونالد مارتشينز.

ونظراً لتنوّع النشاطات التجارية وكبر حجمها، فقد ملأت بضائعها شوارع مدينة بصرى ومماشيها وشوارعها المعمّدة، حيث لم يكن من السهل على الرجال العبور بسهولة، وكانت الأبنية والسوق الكبيرة تستعمل لخزن مختلف أصناف البضائع: فقد كانت تتسع لكميات⁽⁴²⁾ كبيرة من البضائع كما كانت باحاتها الخارجية مصممة لإجراء مختلف العمليات التجارية.

ويشير مصطلح "المدينة العاصمة" وتعبير "مدينة القوافل" اللذان كانا يطلقان على بصرى، إلى امتياز سياسي ورخاء تجاري وإلى انتقال مدينة بصرى من مستوطنة تجارية محصّنة إلى مدينة بالغة الأهمية في المقاطعة العربية نظراً لأهميتها الإدارية ولأهمية نشاطاتها التجارية. ولقد أضاف الدعم الاقتصادي المتولّد عن الإنتاج الزراعي الغني والمستمرّ قوة دافعة إلى نموّ المدينة، لهذا حرصت الدولة الحاكمة آنذاك على توفير المياه لسدّ حاجات السكان والحيوانات للشرب وعلى حمايتهم ضد غارات البدو وقطّاع الطرق⁽⁴³⁾.

ظلّت مدينة بصرى إلى يومنا هذا، وإن تغيرت أسباب الحياة فيها وتراجعت أهميتها التجارية والسياسية. وقد طبعتها السنون بطابعها، فلا تزال فيها بقايا شواهد تطوّرها وازدهارها، ففيها بقايا الحضارات اليونانية والعربية والنبطية والرومانية والبيزنطية والعربية الإسلامية. هي اليوم على الرغم من إهمال السنين لها تنهض شامخة دلالة على ما كانت عليه المدينة من تطوّر وازدهار لقيامها بدور ريادي كمدينة للقوافل التجارية القادمة من الجنوب والشرق من اليمن، والحجاز والخليج العربي، وكمدينة إدارية لعبت دوراً بارزاً عندما كانت عاصمة للولاية العربية في العهد الروماني التي أحدثها الرومان بعد احتلالهم البتراء وتتوسطها منطقة زراعية تنتج القمح والكرمة وغيرها من المواد الغذائية التي كانت تستهلك محلياً ويصدر القسم الأعظم منها.

ومن المدن التي لعبت دوراً بارزاً ومهماً في الحياة الاقتصادية والسياسية في المنطقة في عصرها مدينة تدمر: فهي بحق كانت مدينة القوافل. ويبدو أن مدينة تدمر مدينة قديمة ورد ذكرها في نصوص كبادوكيا في "النصف الثاني من الألف الثالثة قبل الميلاد"، كما ورد ذكرها في نصين من نصوص ماري "القرن الثامن عشر قبل الميلاد". كذلك ذكرت في رقيم اكتشف حديثاً في مدينة إيمار الأثرية من القرن الرابع عشر قبل الميلاد، ويرد ذكرها في تلك النصوص في سياق الحديث عن التجارة والرخاء الاقتصادي. ويعتقد أن قبائل البادية التي

(42) "بصرى في بلاد العرب".

(43) المصدر السابق.

كانت تعيش في جوار المدينة تغلبت عليها منذ وقت مبكر. وفي القرن الثاني قبل الميلاد برزت فيها إمارة عربية على غرار ما وقع في مدينة البتراء، وفي هذه الفترة كان التدمريون حلفاء للسلوقيين فقد شاركوهم في حروبهم ضد البطالسة المصريين، تذكر النصوص التاريخية وجود شيخ عربي حمل اسم "زبدي" في معركة رافيا (رفح) عام 217 ق.م، ومثل هذا الاسم لا يوجد إلا في تدمر فمن المحتمل أن يكون قائداً تدمرياً يشارك السلوقيين حروبهم.

تدلنا الشواهد المادية والأدبية في مطلع القرن الأول قبل الميلاد على أن تدمر كانت مدينة على جانب من الأهمية تقع وسط واحة تتوفر فيها المياه والخضرة وأصبحت مركز إمارة عربية مستقلة استفادت كثيراً من ضعف الدولة السلوقية في آخر أيامها كما أفادت من الفوضى السياسية التي شاعت آنذاك.⁽⁴⁴⁾ ويذكر لطفي عبد الوهاب، أن أول علاقة قامت بين روما وتدمر كانت عام 17م في عهد الإمبراطور تيريوس (14-37م).⁽⁴⁵⁾

حافظت تدمر على دور متميز بين الإمبراطوريتين الكبيرتين، الإمبراطورية الرومانية والإمبراطورية البارثية (الفرثية). فقد حافظ الطرفان على حماية تدمر حفاظاً على مصالحهما حيث كان التدمريون يستوردون البضائع من الهند والجنوب العربي وبلاد فارس. وتاجرت تدمر بهذه المواد مع الرومان. وعندما احتل الرومان مدينة البتراء عام 106م، ورثت تدمر دورها في السيطرة على الطرق التجارية خصوصاً تلك الآتية من جنوب شبه الجزيرة العربية إلى بلاد الشام. فقد أصبحت تدمر بذلك أهم مركز تجاري في الشرق فازداد رخاؤها وثرأ سكانها ذلك الثراء الذي دفعها إلى ترميم مبانيها القديمة وإقامة مبانٍ جديدة كالمعابد والقصور والمسارح وغيرها. وقد حصلت تدمر زمن تراجان (117-138م) على وضع المدينة الحرة وسميت تدمر هادريانا، فكان لها مجلس مستشارين ومجلس للشعب يفرضان المكوس وإصدار القوانين الخاصة بالمدينة وتجارتها. ثم جاء الإمبراطور كركلاً ورفع درجة المدينة إلى مرتبة المستعمرة الرومانية عام 212 م (Romana Colonia) وأعفاها من الضرائب.⁽⁴⁶⁾

فقدت تدمر بعض السيطرة على الطرق التجارية بسبب قيام الإمبراطورية الساسانية عام 228 م. فكان عليها البحث عن فرص اقتصادية جديدة، فقامت الجيوش التدمرية في ظل حكم وهب اللات ووالدته زينب التي كانت وصية عليه باحتلال مصر للسيطرة على الطريق التجارية

(44) عدنان النبي: تدمر والتدمريون، ص 66 - 69، وزارة الثقافة، دمشق 1978.

(45) العرب في العصور القديمة، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الإسلام، ص 429، دار المعرفة الجديدة، 1990.

(46) H. Weiss (ed) Ebla to Damascus, Art and Archaeology of Ancient Syria, 1985.

القادمة من الهند عبر البحر الأحمر نحو الإسكندرية وموانئ البحر المتوسط.⁽⁴⁷⁾ إلا أنه عندما ظهر للرومان أن تدمير توسّعت على حساب ممتلكاتهم اغتاظوا وقلّبوا ظهر الجنة لها حتى تمكن الإمبراطور أورليان من هزيمة تدمير منهيا بذلك استقلالها عام 272 م.

قلنا إن مدينة تدمر ازدهرت بعد سقوط البتراء في أول القرن الثاني الميلادي فتحوّلت الطرق التجارية إليها وأخذت تجارتها تتسع حتى بلغت مجدها في القرن الثالث الميلادي حيث أصبحت تدمر مركز التجارة الدولية في الشرق الروماني وما يليه، فكان التجار يحملون من جزيرة العرب الذهب والجزع واليشب والبان والصمغ والصبر وعود الندّ من العراق، واللؤلؤ من البحرين، ومن وادي نهر السند بالهند وسواحلها أنواع المنسوجات، ومن أقاصي الهند القرنفل والبحار والحرير الصيني والنيلة والفولاذ والعاج والأبنوس⁽⁴⁸⁾. لقد تهيأت لتدمر فرصة ذهبية لظهور طبقة أرستقراطية تضم التجار وأصحاب القوافل والوسطاء والوكلاء والصيارفة، وقد جمعت في خزان هذه الأرستقراطية التجارية التدمرية ثروات ضخمة في عملياتها الاقتصادية الواسعة التي غطت أجزاء كبيرة من العالم، وكانت لهم مراكز تجارية في قلب بلاد الفرس على الفرات جنوب بابل وفي ميسان في جنوب العراق وفي منطقة الخليج العربي واتصلت علاقاتهم التجارية بالجزيرة العربية وبحر العرب والمحيط الهندي. وقد ارتدّ هذا الثراء على المواطنين التدمريين فكان كل تدمري ميسور صاحب قافلة أو مشتركاً بها أو مرتبطاً بشؤونها بشكل أو بآخر، حيث كانت القافلة هي النشاط الأساسي بتدمر. وفي هذا يقول رستوفيتسيف إن تدمر مدينة القوافل كما ذكرنا سابقاً⁽⁴⁹⁾. كما كان تجار القوافل هم المؤهلون لتولّي المهمات الهامة في المدينة كالكهانة والسدانة وعضوية مجالس الشيوخ والوظائف العامة والقيادات: "هؤلاء الأمراء التجار هم سادة المدينة الحقيقيون"⁽⁵⁰⁾، على حدّ قول رستوفيتسيف صاحب كتاب "مدن القوافل". وتزوّدنا النصوص المكتشفة بتدمر بكثير من المعلومات حول تلك القوافل وأصحابها والقوانين المنظمة للتجارة والأسواق والمكوس.

واليوم، إذا وقفت على أطلال تدمر ونظرت إلى بقاياها من أنقاض هياكلها وقصورها وأروقعتها، ورجعت بخيالك إلى سابق مجدها، تصوّرت الناس يروحون ويجيئون في شوارعها

(47) تدمر والتدمريون، ص 81.

(48) جرجي زيدان: العرب قبل الإسلام، دار الهلال ص 107: تدمر والتدمريون، ص 101.

(49) المصدر نفسه، ص 104.

(50) المصدر نفسه، ص 106، 108.

المحفوفة بالأعمدة والأروقة، بين أيديهم أحمال السلع من المنسوجات والمصنوعات والحاضلات من الزيت والحنطة والعنب والتين والخمر والأجبان والطور والدقيق المحمول من مصر وآسيا الصغرى، والناس يتزاحمون بمناكبهم وأقدامهم ومنهم الأرمني والرومي والسبئي أو الحميري واليهودي والنبطي والبدوي وقد علا صياح الباعة أو السماسرة للمزايدة.⁽⁵¹⁾

وعندما تصل القافلة إلى المدينة، أي إلى تدمر، كانت تدب الحياة فيها دافئة وتعرض البضائع، فهذه أثواب الحرير الواردة من الصين، واللؤلؤ والطيوب من جزيرة العرب، والسرراويل من فارس. وكان أهل القصور يهتمون بتمائيل المرمم والبرونز والزجاج الساحلي الفنيقي الجميل، كما يهتم الكهّان بقوارير الأكباستر المعبأة بالزيوت المعطرة وعلب البخور المطعمة وغيرها من البضائع⁽⁵²⁾. إلا أن تدمر المدينة المتلاثلة التي كانت تشغل الشرق والغرب بثرائها وتجارتها سرعان ما فقدت ذلك الثراء عندما احتلتها روما، وعندما تطورت الطرق لتصبح في معظمها طرقاً بحرية تعتمد على الملاحة في البحر الأحمر والخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط. وقد ظلت المدينة تتآكل تدريجياً وتراجع لغياب أسباب ثرائها حيث أصبحت خربة في منطقة موحشة إلا من بعض البدو الذين كانوا يسكنون في المناطق المجاورة. وعندما اكتشف الرحالة الأجانب خرائب تدمر وكتبوا عنها، قام كثير من أقرانهم بالمغامرة لاكتشاف أسرار المدينة وقام علم الآثار بدوره في اكتشاف كثير من معالم هذه المدينة مثل المعابد والقصور والمقابر والمساكن حيث وقف الآثاريون على ما كانت تدمر تتمتع به من غنى ورخاء ومن جمال، فقد زخرفت مبانيها وقبورها بزخارف جميلة قل أن توجد في مدينة أخرى. لقد كانت في تدمر مدرسة فنية سورية تأثرت بفنون البلدان التي تاجرت مع المدينة وظلت هذه المدرسة الفنية رديحاً طويلاً من الزمن أساسها التقاليد الفنية المحلية المتأثرة بالفنون الرومانية والفرثية والساسانية وغيرها. واليوم تنتشر منتوجات تلك المدرسة في متاحف كثيرة في العالم، كمتحف اللوفر بباريس والمتحف البريطاني بلندن ومتحف الأرميتاج بروسيا ومتحف فيينا وغيرها من المتاحف الكثيرة.

وعندما غابت تدمر هاجر فنانونها إلى منطقة منبج شمال شرقي حلب، لإحياء التقاليد الفنية التدمرية. وقد زودتنا التنقيبات الأثرية بتدمر بلقى أثرية مهمة وكتابات كثيرة تدمرية أكدت صحة كثير من المرويات التاريخية. فلقد عثر في المدينة على منحوتات كثيرة وحلي جميلة وبقايا أنسجة حريرية وصوفية وغيرها من المواد التي كانت تتاجر بها المدينة وبكثير من التنظيمات والقوانين النازمة لشؤون التجارة والأسواق والبيع والشراء.

(51) زيدان: ص 108.

(52) عدنان النبي، ص 109.

في هذه المقالة ذكرنا أهم طرق القوافل وأهم مدن القوافل في شبه الجزيرة العربية وبلاد الشام، فلقد أشاعت تلك الطرق وتلك القوافل الرخاء والثراء بين أهل تلك المدن وظلّت مراكز تبادل للفنون والأفكار والعادات والتقاليد بين أهلها وبين القادمين مع القوافل التجارية. كما ظلّت تلك المدن منتعشة بسبب التجارة الدولية إلى أن تحوّلّت الطرق التجارية عن تلك المدن بشكل أو بآخر. لقد كانت المدن الواقعة على طرق القوافل والتي سمّاها الباحثون "مدن القوافل" مدناً مزدهرة بسبب ما كان يرد إليها من التجارة والتجّار من سائر بقاع الأرض. وكان قاطنوها يقدّمون المأوى والطعام والحراسة والمساعدة على المضاربة (البيع والشراء) مقابل أتعاب يقبضونها من أصحاب القوافل أو أصحاب التجارة.

ما أشبه اليوم بالبارحة، فكثير من الطامعين دولاً وأحلافاً تطمع في نفط العرب اليوم كما كانت تطمع في العصور القديمة بتجارة العرب من البخور واللبان والكندر والسيطرة على طرق المواصلات التجارية التي تساعد على ازدهار التجارة وفي كلا الحالتين حاولوا السيطرة على بلاد العرب بالقوّة وإن اختلفت الأساليب والتفاصيل.

المراجع

أ - المراجع العربية:

- (1) إبراهيم سكيك: غزة عيد التاريخ القديم، ج 1، من أقدم العصور حتى الفتح الإسلامي.
- (2) إحسان عباس: الأنباط، تاريخ دولة الأنباط، دار الشروق، عمان.
- (3) أحمد إبراهيم الشريف: مكة والمدينة في الجاهلية وعصر الرسول، القاهرة 1965.
- (4) أحمد فخري: "اتجاهات حديثة في دراسة تاريخ الأنباط"، حولية دائرة الآثار بالأردن، عدد 17، 1972.
- (5) أحمد فخري: اليمن ماضيها وحاضرها، القاهرة 1957.
- (6) جرجي زيدان: العرب قبل الإسلام، مراجعة الدكتور حسين مؤنس، دار الهلال.
- (7) جواد علي: المفصل في تاريخ العرب القديم قبل الإسلام، الجزء السابع، دار العلم للملايين، بيروت، ط 1969.
- (8) رينيه دوسو: العرب في سوريا قبل الإسلام. السلسلة التاريخية، ترجمة عبد الحميد الدواخلي، مراجعة الدكتور محمد مصطفى زيادة، ط 2، 1985.
- (9) سليمان مقداد: بصرى دليل أثري تاريخي، دمشق 1985.
- (10) السيد عبدالعزيز سالم: دراسات في تاريخ العرب، ج 1، عصر ما قبل الإسلام، الإسكندرية، 1967.
- (11) محمد بيومي مهران: دراسات في تاريخ العرب القديم، 1993، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية.
- (12) محمد عبدالقادر بافقيه: تاريخ اليمن القديم، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، بيروت، 1985.
- (13) مصطفى مراد الدباغ: بلادنا فلسطين، ج 1 ق 1، 1965.
- (14) لطفي عبدالوهاب يحيى: العرب في العصور القديمة، مدخل حضاري في تاريخ العرب قبل الإسلام، دار المعرفة، 1990.
- (15) نعيم زكي فهمي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، القاهرة، 1973.
- (16) نقولا زيادة: الجغرافيا والرحلات عند العرب.
- (17) محمود الغول، المؤتمر الثالث لتاريخ بلاد الشام، المجلد الثالث، عمان.
- (18) طه باقر: مقدمة في تاريخ الحضارات القديمة، الجزء الأول، بغداد، 155.

- (19) عدنان النّبي: تدمروالتدمريون، وزارة الثقافة والإرشاد القومي، دمشق 1978.
(20) يوسف غوانمة: إمارة الكرك الأيوبية 1400 هـ / 1980.

ب - الكتب والمقالات المعرّبة:

- (21) فيليب حتّي: سوريا ولبنان وفلسطين، ج 1، ترجمة جورج جواد وعبد الكريم رافق، بيروت، 1965.
(22) دورس ميلر: "بُصرى في بلاد العرب، مدينة نبطية ورومانية في الشرق الأدنى"، تعريب د. شوقي شعث، نشر بالحوثيات الأثرية السورية. كان قد نشر باللغة الإنجليزية في السلسلة الدولية BAR ضمن بحوث المدينة الكلاسيكية.
(23) فلمنغ ألند، ميخائيل ماينكه ورياض المقداد: بُصرى الإسلامية دليل مختصر، المعهد الأثري الألماني 1990.
(24) اليزابيث مونرو: "الجزيرة العربية بين البخور والبترو"، ترجمة محمود محمود، مجلة الدارة، العدد الأول، السنة الثانية، الرياض 1976.
(25) جاكليين بيرين: اكتشاف جزيرة العرب، ترجمة قدرى قلعجي، بيروت 1963.
(26) جورج فضل حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمه وزاد عليه الدكتور يعقوب أبو بكر، القاهرة، 1958.

المراجع الأجنبية:

- 27) Beeston, A.F.L., *The Arabian Aromatics Trade in Antiquity*.
28) Bibby (G.), *Looking for Dilmun*, 1969. 1974.
29) Brian Doe, *Southern Arabia*, Themes and Hudson, 1971.
30) Van Beek Gus. W., «Frankicene and Myrrh in Ancient South Arabia», *JAOS* Vol. 78: 3, 1958.
31) Glueck N., *The Other Side of the Jordan*, Asor 1945.
32) -----, *The story of Nabataeen*, N. Y. 1965.
33) Hading L., *Antiquities of Jordan*, 1974.
34) Pling, *Natural History*, Trans. by H. Rackham London 1954 - 7.
35) Rostovtzeff M., *Caravan Cities*, Oxford 1922.
36) Serjent R. B., *Arabia in the 6th and 7th Centuries from Arabic Sources*.
37) Stieglitz et allt., *Ebla and Dilmun*.
38) Tarn W. W., *Hellenistic Civilisation*. 1974.